KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 13 Września — N.ro 71. — Roku 1843.

DOKOŃCZENIE ORGANIZACJI TOWARZYSTWA UBEZPIECZEŃ.

TYTUŁ VI.

Przepisy ogólne. Art. 38 Wydatki na Administracją Ubezpieczeń, oznaczone Etatem corocznie przez Radę Administracyjną Królestwa potwierdzanym, ponoszone będą co do służby Wydziałów, przez fundusze właściwych rodzajów zabezpieczenia. Do ponoszenia zaś kósztów na służbę ogólną, wszystkie rodzaje zabezpieczenia przykładać się będą w stosunku, jaki Kommissja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych na przedstawienie Dyrekcji, oznaczy. Art 39. Rządy Gubernjalne, Magistrat Miasta Warszawy, Naczelnicy Powiatowi i wszelkie inne niższe władze Administracyjne Królestwa, obowiązane są wykonywać wezwania i zarządzenia Dyrekcji Ubezpieczeń, i są odpowiedzialne za niedopełnienie ścisłe tych zarządzeń, na obowiązujących przepisach oparte. Art 40 Budowniczowie i Inżynierowie Gubernialni i Powiatowi, niemniej inni Budowniczowie i Inżynierowie, w miarę otrzymanych od Dyrekcji upoważnień, mocni są i obowiązani na wezwanie prywatnych, dopełniać czynności Budowniczych do zabezpieczeń odnoszących się, za wynagrodzeniem, podług zasad wskazać się mających instrukcją, jaką wyda Dyrekcja Ubezpieczeń, za potwierdzeniem Kommissji Rządowéj Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Art. 41. Służba Kassowa Dyrekcji Ubezpieczeń po Gubernjach zostaje przy właściwych Kassach Skarbowych, Gubernjalnych, Powiatowych i Miasta Warszawy. Art. 42. Wszelkie władze Sądowe obowiązane są zadosyć czynić wezwaniom Dyrekcji Ubezpieczeń i szczególnego dokładać starania ku dochodzeniu i ukracaniu działań występnych, dążących na szkodę funduszów zabezpieczeń. Art. 43. Dotychczasowe urządzenia stanowiące organizacją, obowiązki, attrybucje i porządek postępowania w b. Dyrekcji Towarzystwa Ogniowego, a mianowicie Postanowienia Namiestnika Królewskiego, z dnia 9 Lipca 1816, z dnia 7 i 28 Stycznia, tudzież 25 Lutego 1817 roku, niemniéj Postanowienia Rady Administracyjnéj Królestwa, z dnia 1 (13) Października 1833 roku i z dnia 23 Marca (4 Kwietnia) 1837 roku, o ile co do urzadzenia Dyrekcji, są przeciwne niniejszéj Organizacji, w swéj mocy ustają. Art. 44. Wykonanie niniejszego Postanowienia, które w Dzienniku Praw ma być umieszczone, Rada Administracyjna Królestwa, Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych poleca.

Działo się w Warszawie, na posiedzeniu Rady Administracyjnéj dnia 7 (19) Sierpnia 1843 roku.

(podpisano) Namiestnik Jenerał-Feldmarszałek
Xiążę Warszawski.

p. o. Dyrektora Główne, Prezydującego w Kommissji Rządowéj Spraw Wewnętrznych i Duchownych,
(podpisano) Jenerał Lejtnant. Senator Pisarew.

Sekretarz Stanu, Radca Stanu, (podpisano) T. Le Brun.

KOLEJE ŻELAZNE.

(Z Journal des Débats.)

Swiat publicznych robót wstrząśniony teraz został nowem odkryciem, które jak mówią wynalazcy, ma zdziałać zupełną rewolucję w budowie i służbie dróg żelaznych, a którego próbę z powodzeniem wykonano w Anglji. Zaleta tego rodzaju środków kommunikacyjnych, z dwóch wypływa przyczyn: że koła wagonów zamiast iść po szabrze lub bruku, posuwają się po równej powierzchni szyn żelaznych, i tym sposobem napotykają opor mniejszy w stosunku jak jeden do dziesięciu. Ztąd pierwsza znaczna oszczędność na sile pociągającéj. Powtóre, że w miejsce koni użyte są machiny za mniejszą cenę dostarczające siłę poruszającą i łatwiéj dające się zastosować do największéj szybkości. Bardzo trudno używać koni do ciągnienia wozów w większym stosónku jak 20 kilometrów na godzinę; a łatwo otrzymuje się podwójną od téj szybkość machinami lokomotywami jak je dziś budują.

Ale koleje żelazne według dzisiejszego stawiane systemu przedstawiają nietylko niedogodności ale nawet niebezpieczeństwa. Niezmiernie wiele kosztuje pierwsze ich zaprowadzenie, i użycie ich także bardzo kosztowne. W średniem przecięciu budowa ich kosztuje najmniéj 400.000 fran. na kilometr. Taki był koszt kolei żelaznej Orleańskiéj, lubo rozwijającéj się na bardzo korzystnym gruncie. Nie jedna koléj żelazna angielska, np. z Londynu do Birmingham kosztowała 800,000 fr na kilometr. Wiadomo, że trakt królewski kosztuje w przecięciu 20 000 fr. na kilometr, a nie w jednym departamencie budują wielkie drogi, bardzo dobrze wyszabrowane za 3—4000 fr.

Nadzwyczajny koszt budowy kolei żelaznéj wypływa z systemu przez który otrzymuje się siła poruszalna. Ta sama przyczyna szkodliwy wpływ wywiera na użycie. Machiny lokomotywy, to jest posuwające się same wraz z konwojem który

pociągają, za punkt oparcia biorąc szyny, mają potęgę proporcjonalną do ciśnienia wywieranego kolejno na rozmaite punkta linji szynowych w miarę jak je zajmują. Że zaś to ciśnienie jest proporcjonalne do ich ciężaru, budują je bardzo ciężkiemi dla zwiększenia ich działalności, lecz wtedy niszczą one szyny, i dla tego szyny muszą być silne bardzo i niewzruszenie osadzone na dobréj podstawie. Ztąd przyczyna wydatków i to jeszcze nie największych. Przy lokomotywach droga musi być prawie równa poziomowi. Inaczéj bowiem koła machin poruszających ześlizgiwałyby się po równéj powierzchni szyn przez tarcie bardzo wygładzonych. Ztąd konieczność wyrównania gruntu, przecinania jego zakrętów, przebijania gór, zasypywania dolin. Nie można tu nawet okrążać trudności zamiast je przezwyciężać, gdyż lokomotywa trudno przyjmuje ruch nie idący w linji prostéj.

Wynalazek próbowany dopiero co w Irlandji pod Dublinem, Z Kingstown do Darkey, a którego już doświadczano na mniejszą skalę pod Londynem w Wormswod Scrubs, zasadza się na dawaniu ruchu konwojem przez użycie machin stojących nie lokomotyw. Na wielu już drogach żelaznych używano machin stojących, mianowicie gdzie spadek jest zbyt wielki aby go lokomotywy przebiegać mogły. Wiele dróg żelaznych przedstawia równie pochyłe w ten sposób obsługiwane przez machiny parowe stojące ciągnące linę do któréj przyczepionym jest konwój. A nawet w Londynie, na powierzchni poziooméj, dla uniknienia wypadków jakie mogłyby wyniknąć z spotkania bardzo licznych konwojów, mała droga Blackwall ma stojącą machinę parową, która porusza na całéj długości drogi linę bez końca do któréj przymocowywać można wedle woli powozy z podróżnemi. Ale ten sposób ciągnienia ma także niedogodności. Siła poruszalna źle się przenosi na koniec liny, skoro długość jéj przechodzi 1.000 do 1.500 metrów. Innego więc rozwiązania téj kwestji użyto z Wormswood Scrubs do Kingstown.

Użyto tam ciśnienia powietrza. Powietrze cisnące na powierzchnię pistona, z drugiéj strony którego toż powietrze rozrzedzonem zostało za pomocą machiny parowéj, zastąpiło miejsce liny. Wszystkim wiadomo, że powietrze na mocy ciężkości wywiera na każdy punkt ziemskiéj powierzchni ciśnienie równe co do wagi kolumnie merkurjuszu 76 centimetrów wysokiéj. A że te ciśnienie we wszystkich działa kierunkach i na wszystkie powierzchnie zewnętrzne czy wewnętrzne, mające jakąkolwiek komunikację z atmosferą, równoważy się samo na każdem ciele, i nie jest widzialne w razach zwyczajnych. Lecz jeżeli ciała jedną powierzchnią swoją dotyka przestrzeni hermetycznie zamkniętéj, i jeżeli w téj przestrzeni rozrzedzimy powietrze, ciśnienie atmosferyczne przestaje się samo równoważyć, usiłować będzie ruszyć się w stronę gdzie powietrze zostało rozrzedzonem. Od początku zaprowadzenia kolei żelaznych, inżynierowie angielscy powzięli myśl drogi atmosferycznéj. Nawet na kilka lat przed wynalezieniem lokomotywy, zaproponowano koléj żelazną któraby wraz z powozami mieściła się w cylindrze z lanego żelaza, dosyć obszernym na ich pomieszczenie. W takim kształcie projekt kolei żelaznéj atmosferycznej był szaleństwem, bo proszę sobie wystawić cylinder dwadzieścia kilka stóp średnicy mający, położony na całéj przestrzeni z Londynu do Liverpool: lecz w ręku angielskich inżynierów pp. Clegg i Samuda projekt ten szczęśliwie się przeobraził. Atmosferyczny ich aparat zasadza się na cylindrze leżącym na ziemi, mającym czterdzieści sześć centymetrów średnicy w którym umieszczony jest najprostszy piston, najmniéj wystawiony na zepsucie się. Machina parowa pompująca bezprzestannie powietrze z cylindra na jednym końcu zupełnie tak jak wyciskamy od ognia ciągnie się woda z rezerwoaru, sprawia w téj części cylindra rozrzedzenie powietrza, na mocy którego piston ustępując ciśnieniu atmosferycznemu działającemu na drugą jego powierzchnię sunie się w stronę w któréj wyciągnięto powietrze. Konwoj mieści się na szynach po obu stronach tego cylindru ułożonych. Pręt żelazny, niewzruszenie złączony z pistonem, wychodzi zwierzchnią częścią cylindra za pomocą otworu wzdłuż przeprowadzonego, przez który jednak, z powodu bardzo przemyślnego urządzenia, powietrze zewnętrzne nie może się dostać dla zakłócenia dopełnionego rozrzedzenia; konwój i powozy przyczepiają się do tego pręta żelaznego. Oto są wszystkie zalety wynalazku pp. Clegg i Samuda. Nie będziem ich tu bliżéj opisywać.

Tego systemu użyto między Kingstown i Darkey na przestrzeni trzech kilometrów. Oto korzyści jakie wynalazcy podają ze swego odkrycia.

Zmniejszone będą koszta pierwszego zaprowadzenia, to nieulega wątpliwości; nie będzie już konieczności używania bardzo słacych pochyłości i łuków o bardzo wielkim promieniu. Będzie można użyć pochyłości zwykle przyjętych po drogach, a we Francji, gdzie królewskie drogi nadzwyczaj są szerokie, łatwo byłoby w wielu razach zaprowadzić drogę żelazną po jednéj albo po obu stronach traktu. Teraz, gdyby na kolei żelaznéj użyto spadku dwóch setnych, osłabienie użytecznego skutku lokomotyw byłoby o dwie trzecie, to jest, że do zwyciężenia takiego samego oporu potrzebaby trzech machin zamiast jednéj. Przy kolei żelaznéj atmosferycznéj, potęga ciągnąca pistonu nie zależy od pochylenia, lecz od stopnia rozrzedzenia powietrza w cylindrze. Prawda, że opór przedstawiany przez ciężar mający być poruszonym zwiększa się z pochyleniem; lecz takie same jest powiększenie przy lokomotywach jak przy systemie atmosferycznym. Wszystko zliczywszy, przy prędkości 32 kilometrów, i potężnych machinach poruszających, na pochyłości dwóch setnych, potrzebaby dwunastu lokomotyw do ciągnięcia konwoju któryby jedna machina z równą ciągnęła szybkością na drodze zupełnie poziooméj. Już nachylenie jednéj setnéj uważane jest za nadzwyczajne. Przy systemie atmosferycznym zastosowanym w warunkach przyjętych w Anglji od Kingstown do Darkey, to jest mającym cylinder o 46 centimetrach średnicy i rozrzedzeniu powietrza do trzech piątych, ze spadkiem nie tylko dwóch ale nawet trzech setnych, przewiezłoby się jeszcze trzecią część konwoju z równą szybkością. Możnaby jeszcze w tym systemie w warunkach dopiero wskazanych, przyjąć spadek pięć setnych, i przewozić konwój ważący 16.000 kilometrów. A przecież spadek pięciu setnych, jest niezmierny i na zwyczajnych drogach inżynierowie nasi rzadko przechodzą stosunek spadku czterech setnych.

Zmniejszenie wszelkich konwoi do trzeciéj części, czyli zmniejszenie każdego konwoju do 24.000 kilogramów, zdaje się ważną niedogodnością. Tak się dzieje istotnie na kolejach żelaznych lokomotyw używających. Tam trzeba brać wielkie konwoje, bo małe często powtarzane konwoje mogłyby się spotkać, co wiele spowodowałoby przypadków. Na kolei żelaznéj atmosferycznéj, spotkanie się dwóch konwojów jest zupełnie niepodobnem; bo ta droga dzieliłaby się na oddziały kilku milowe, opatrzone po końcach machinami do rozrzedzania powietrza, a w każdym oddziale jeden tylko konwój iść może. Zresztą, rachunek okazuje, że nawet przy ciągłym spadku pięciu setnych i cylindrze tylko o 46 centimetrach średnicy, możnaby przewieść na dzień dwa miljony kilogramów. Tyle żadna koléj żelazna nie przewozi.

Pod względem utrzymania i użytkowania, teorja wskazuje znaczną wyższość na stronę kolei żelaznych atmosferycznych. Machiny parowe stojące daleko mniéj kosztują i samo ich utrzymanie w ruchu jak lokomotywy. Według wynalazców systemu atmosferycznego niszczenie i zużywanie się przy lokomotywach jest ośmnaście razy większe co do wydatków jak w systemie atmosferycznym. Ponieważ drogą przechodzić będą

tylko massy ważące od 14 do 15 tysięcy kilogramów, a same lokomotywy tyle dziś ważą, szyny więc nie tyle by się psuły. Nakoniec znaczna część siły lokomotywy niszczy się na próżno na przeniesieniu ich samych wraz z t e n d e r e m; dobra lokomotywa z tenderem waży najmniéj 20.000 kilogramów. Według panów Clegg i Samuda, wydatek jaki przedstawia system atmosferyczny jest co do budwy o dwie piąte mniejszy, a co do obsługi i utrzymania o trzy piąte. Wówczas koleje żelazne możnaby budować za taką prawie cenę jak kanały, a transport byłby na nich może tańszy.

Przy systemie atmosferycznym przypadki zdają się być nader rzadkimi, nawet przy użyciu spadków dwóch lub trzech setnych; bo przypadki wynikają ze spotkania się dwóch konwojów, co wówczas byłoby niepodobieństwem i z wyłożenia się z szyn, któremuby stawiono przeszkodę, gdyż konwój nie tylko leżałby na szynach, ale przytwierdzonym by był do prętu u pistona. Co zaś do przypadków ognia i podobnych katastrof, jak ta, która w dniu 8 maja zatrwożyła Paryż i całą cywilizację, zniknęłyby one z lokomotywami i ich ogniskami. Dla skrócenia opuściliśmy rozmaite argumenta na korzyść systemu atmosferycznego przywodzone, jak naprzykład przyspieszenie szybkości. System ten inżynierom angielskim podał przedmiot do żywéj polemiki. Wiele mu czyniono zarzutów, lecz ile można, dopóki praktyka nie rozstrzygnie, pp. Clegg i Semuda zawsze je zwycięzko zbijali. Nie zalecamy tu przecież bynajmniej przyjęcia tego systemu i opuszczenia dziś używanych środków. Czekamy na sąd doświadczenia. Za miesiąc regularny przewóz podróżnych urządzony zostanie z Kingstown do Darkey i zobaczemy co to odkrycie warto. Nie należy ufać nadzwyczajnym nadziejom jakie to obudziło w niektórych umysłach. Ale także przyznać trzeba, że to myśl dowcipna i ponętna, że może liczne przyjąć ulepszenia. Zresztą zaledwie trzynaście lat upłynęło jak zastosowano parę do przewozu ludzi i rzeczy na stałym lądzie, bo otwarcie kolei żelaznéj Manszestrskiej datuje od września 1830 roku, późniejsze więc jest od rewolucji Lipcowéj. Zatem jest to sztuka jeszcze w kolebce, i nie należałoby się dziwić że lokomotywa przez którą okazało się poraz pierwszy zastosowanie pary do przewozu na drogach lądowych ustąpi wkrótce miejsca doskonalszemu i odmiennemu odkryciu. Powiedzmy że nawet życzyć by tego należało, bo dopóki dziś używany system jedynie tylko będzie możliwym, koleje żelazne tyle będą kosztowały, że je uważać należałoby za wyjątkowy zupełnie środek kommunikacji.

STOSUNKI HANDLOWE HISZPANJI z ANGLJĄ.

(Dokończenie.)

Rewizja kodexu skarbowego w Hiszpanji, i przebudowanie jéj kodexu handlowego na zasadach słusznych i wzajemnych są pytaniami nader wielkiéj wagi dla tego kraju. Rzućmy tylko okiem na stan jéj ogromnego długu od którego nie płaci, można powiedzieć, ani półgrosza procentu, i nie ma nadziei jeszcze za wiele lat módz płacić tylko procent, a osądzimy jak koniecznem jest wyjście z tego okropnego stanu.

Stan długu kiszpańskiego na początku roku 1842.

Długi wewnętrzne		bez procentu	
Wylikwidowane, to jest sprawdzone — —	—	1,253.264.125 fr.	
Nie wylikwidowane	—	234.105.700	po 5°. w papier.
Nie konsolidowane	—	65.215.800	procent
5 p. °. —	—	381.061.825	19.053,’41
4 p. °. —	—	146,065.800	5.842.632
		2,079,746,250	24,895.872

Pożyczka zagraniczna z 1834 r. i przemienna f. 5. p. cent.

Dawnego długu —	—	849.648.475 —	42.482.424
Długi Francji przyjęte	—	69.567.025 —	4,000.000]
Pretensje Anglji —	—	1.500.000 —	750.000
Pretensje Ameryki	—	3,000,000 —	150,000
Kupony skapitalizowane, bony skarbu etc. summa ich nieoznaczona ale czyni przynajmniéj 150 miljonów po 3 p. °.			
długi odłożone —	—	148.614.600	
— — —	—	111.101.000	
to z passivum —	—	263,564,550	
Razem		1,460.495.650	
dodajmy dług powyższy		2,079,746,250	
całość czyni nie licząc kapitalizacji	—		3.540.241.900

Oprócz tego ostatni budżet hiszpański to jest z 1842 r. przedstawiał deficyt roczny który trudno będzie zapełnić przez dochód rzeczywisty stanowiący

	879.193.475	realów albo	219.798.349	fr.
wydatek	1,541.639,879	— —	385.419.970	—
deficyt	662.446.404	realów albo	165,621,621	fr.

Przypuszczajac, że handel kontrabandowy w Hiszpanji dochodzi do 150 miljonów a nie do 250 jak chce pan Marljani, licząc po 25 °. na kapitale tego handlu zyskałby skarb 37 miljonów pięćkroć stotysięcy i coraz więcéj stosunki by się rozszerzały co by musiało nastąpić albowiem Anglja i Hiszpanja może jeszcze zamieniać z sobą towary za kilka miljonów funtow sterlingów więcéj. Tymczasem tych 37.500.000 można użyć do opłacenia procentów długu 850 miljonów to jest pożyczki z roku 1834, którą niesłusznie na giełdzie długiem czynnym nazywają. Co do reszty długów jedyna nadzieja zaspokojenia jest sprzedaż dóbr korony przy sprzedaży których możnaby pobierać walutę w tytułach wierzytelności skarbowych. Mówią, że tym szosobem już 2 tysiące miljonów realów przeszło 500 miljonów franków umorzono, pozostaje prawie równa wartość dóbr narodowych do sprzedania. Widać z tego, że jeżeli umorzenie całkowite długu nie może przyjść do skutku, to summa jego będzie przynajmniéj o wiele zmniejszoną.

Chcielibyśmy przedstawić naszym czytelnikom wyciągi z doskonałego dzieła pana Marljani, ale to przechodzi zakres tego artykułu. Umieścimy tylko następujący ustęp, dla okazania stanu fabryk bawełnianych Katalonji i jak małe ciągną one korzyści z zakazów i szkody jakie ponoszą przez kontrabandę.

»Od roku 1769, w którym zaprowadzono pierwsze fabryki bawełniane w Katalonji, handel ten używa zupełnego monopolu, nie tylko w Hiszpanji ale i w jéj osadach. Do téj epoki przyłączyły się jeszcze usiłowania prywatnych. W 1780 roku utworzyło się w Barcelonie Towarzystwo zachęcania do fabryk bawełnianych. Jakiż był tego wypadek? Ale weźmy za zasadę nieodparte liczb świadectwo. Sredni przywóz bawełny surowéj od 1831—40 (lubo w tym ostatnim roku ilość jest nadprzypuszczalna) przedstawia nam ilość 9.909.261 funt. surowego materjału. Ilość ta nieco jest większa od ilości jaką Anglicy wprowadzali do siebie w 1784 roku, a która wzrosła do 16 miljonów funtów, lecz ta ilość zaledwie jest dwudziestą szóstą częścią przywozu bawełny do Anglji w 1830, a zaledwie sześćdziesiątą szóstą przywozu 1840 roku to jest 592.965.504 funt. bawełny surowéj. Lubo różnica postępu z Francja nie jest tak znaczna, jednakowoż uderzającym sposobem wykazuje powolność z jaką fabryki katalońskie posuwają się, ta ilość wprowadzonéj dziś bawełny do Hiszpanji zaledwie wynosi dwudziestą siódmą część bawełny do Francji wprowadzanéj«.

Oto przykład zuchwalości przemytników, przez p. Marlja.

an z tysiąca innych przytoczony, okazujący że oni nie lękają się niczego pewni będąc gorszącej opieki władz i ludu:

»Don Juan Prim, inspektor celny, doniósł madryckiemu rządowi 22 Listopada 1841, że chcąc zabrać znaczny skład kontrabandy istniejący w Estepona, w prowincji Malagi, wszedł do miasta z oddziałem celników i wojska linjowego. Kazał natychmiast otoczyć dom podejrzany i posłał rozkaz do pierwszego alkada, aby mu towarzyszył w poszukiwaniach. Stawił się drugi alkad i na żądanie p. Prim rozproszył gromady mieszkańców groźną przybierających postawę. W kilka chwil potem po wystrzeleniu kilku nabojów, przybył pierwszy alkad z oświadczeniem że wielkie w mieście panuje wzburzenie, że on nieodpowiada za skutki i podał się do dymisji. Tymczasem zo dwieście ludzi ukazało się na sąsiedniem wzgórzu gotowych do natarcia. Zraniono jednego celnika, a pan Prim musiał zostawić przemytników i opuścić miasto w pokuju, bo ani alkadowie ani gwardja nie chciała mu udzielić zbrojnéj pomocy, lubo wzywani byli w imie prawa rejenta i narodu.

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Londyn 1 Września. — Małe mieliśmy dowozy angielskiéj pszenicy, ale że pogoda była nadzwyczaj piękna, bardzo wolno odbywała się przedaż i chcąc się pozbyć towaru musiano przyjąć niższe ceny, lecz to zniżenie tak było nieznaczne, że nie uważamy za potrzebę wymieniać cen notowanych. Dostatek było prób zagranicznéj pszenicy, lecz przywożący nie okazywali wielkiéj chęci do sprzedawania z okrętu, gdyż musieliby przyjąć niższe ceny, że jednak nie okazały się żądania od kupców, ceny zostały nominalnie takie same. Jęczmień zupełnie zaniedbano, lubo wiele partji zagranicznego wystawionych było na przedaż na okrętach, wartość tego artykułu niezawodnie spada. Mąkę ciężko zbyć i bardzo tanio. Owies także leniwo się przedaje. Na groch mało zwracają uwagi i ceny pozostały takie same jak w zeszłym tygodniu. Cło od zagranicznéj pszenicy spadło znowu na 14 szylingów.

Od zamknięcia licytacji dobre tu robią interesa w zagranicznéj i krajowéj wełnie.

Szczecin 1 Września. — Po ukończonych już prawie zbiorach w naszéj okolicy, o wypadku ich można powiedzieć co następuje: Pszenica bardzo średni przedstawia wydatek, i z małym wyjątkiem znacznie pośledniejszego gatunku jak zeszłoroczna. Ziarno jest po większéj części ciemnego koloru, bardziéj chude niż pełne, nie czyste, chorobliwe i pomięszane z nasionami zielska, na wadze o 4 do 5 pCt lżejsze jak zeszłoroczne. Wydatek żyta jeszcze gorszy i zaledwie średni, ziarno dosyć w sobie pełne i ciężkie, ale zanadto przepełnione białkami i innemi składowemi częściami ziarna. Z jarzynnych zbóż mianowicie jęczmienia, owsa i grochu, wydatek jest zupełnie dobry i pomyślny, ale za to jakość jego zupełnie niezadowalająca. Mianowicie jęczmień bledszy i daleko lżejszy jak zeszłoroczny. Wszyscy pewno sobie niedawno jeszcze rokowali nadzieje, że wydatek kartofli tegorocznych będzie bardzo obfity. Lecz właśnie teraz okazuje się przeciwnie, gdyż w okolicach naszych niedawno tyle spadło deszczu i dotąd pada, że wszystko wymoknie. Siano i pastewne rośliny bardzo średni okazały wydatek a to jeszcze po większéj części nieosobliwego gatunku i dobroci.— W Szląsku wydatek tegorocznéj pszenicy mianowicie co do jakości jeszcze jest niepomyślniejszy jak w tutejszéj okolicy i mała bardzo część zdolną będzie do przewiezienia za morze. Więcéj zadawalające przedstawia wypadki zbiór żyta i jarzyn, lecz zapewne okaże się popóźniéj, że panujące dotąd mniemania są przedwczesne i zbyt korzystne, bo mianowicie co do gatunku wszystko znacznie będzie gorsze jak zeszłego roku. W Prussach i Księstwie Poznańskiem według ostatnich doniesień, we wszystkich prawie gatunkach zboża spodziewano się bardzo niekorzystnego zbioru mianowicie też co do pszenicy i żyta, i to w gorszym daleko gatunku jak zeszłoroczne.

Raps zimowy przedaje się po 86—88 srgr. za szefel, to jest po 75 talar. za kat.

SREDNIA CENA ZYWNOSCI.

Na ostatnich targach Warszawskich i Pragskich płacono za korzec żyta rubli sr. 1 kop. 77 (złp. 11 gro. 24); pszenicy r. sr. 3 k. 12 (złp. 20 gr. 24); grochu polnego r. sr. 1 k. 42 (zł. 9 gro. 14) cukrowego rs. —k. — (zł. — gr.—); fasoli rs. 2 k. 85 (zł. 19 gro. —. jęczmienia r. sr. 1 ko. 41 (zł. 9 gr. 12) owsa r. sr. — kop. 91 (złp. 6 gro. 2); mąki pszennéj przedniéj r. sr. — ko. — (złp. — gr. —); ordynarnéj 6 ćwierci r. sr. 4 ko. 82 (zł. 32 gro. 4), żytniéj pytlowéj r. s. 2 ko. 70 (złp. 18 gr. —), gryczanéj korzec r. sr. 1 ko. 68 (złp. 11 gr. 6); kaszy gryczanéj zwyczajnéj r. 2 k. 77 (z. 18 gr. 14); drobnej r. sr. 5 ko. 80 (zł. 38 gro. 20); jęczmiennéj perłowéj r. sr.— k. — (zł. — gr. —) jęczm. ordynaryjnéj r. sr. 2 ko. 10 (złp. 14 gr. —);— siana Centnar 100 funt. kop. 50 (złp. 3 gro. 10); słomy cent. 100 funt. kop. 28 (złp 1 gr. 27); sążeń drew sosnowych r. s. 7 k. 44 (złp. 49 gr. 18); wół dobry od r. s. 36 do 45; średni od r. s. 27 do 35; lichy od r.s. 18 do 26;—ciele rs. 3 k. 80; baran rs. 1 k. 69; wieprz dobry od r. s. 12 do 15; średni od r. sr. 9 do 11; lichy od r. sr. 6 do 8;— masła funt k. 13 (gr. 26) słoniny funt k. 10 (g. 20); kartofli korzec k. 45 (zł. 3 gr. —) okowity 10téj próby garniec ko. 59 (zł 3 g. 28); szumówki 6téj próby garniec kop. 35 (złp. 2 g. 10).

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIEJ.

Dnia 12 Września 1843.		żądają R. s.	żądają k.	dają R. s.	dają k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	—	—	91	65
Gdańsk 100 talarów	2 M.	91	80	91	35
Hamburg 300 m. k.	2 M.	133	—	137	70
Londyn fun. sterlin.	3 M.	6	31	—	—
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sreb.	1 M.	99	50	99	50
Petersburg ditto.	1 M.	100	—	74	25
Paryż 300 franków	2 M.	74	4	—	—
Wiedeń 150 zł. reńskich	2 M.	96	—	—	—
Wrocław 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały.		—	—	—	—
Holend dukaty nowe		—	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe na 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Listy zastawne białe, daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
ditto ditto nowe		17	67	—	—
Obligi skarbowe na zł 1000		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na zł. 500		—	—	—	—

Wartość kuponu kop 13 1/3.